

## Cantieri antismog

Edoardo Zanchini

**L'**inquinamento e il traffico con cui convivono ogni giorno tre milioni di cittadini romani hanno una facile spiegazione. A confronto con le altre città europee, chi abita nella Capitale ha infatti assai scarse possibilità di utilizzare il trasporto pubblico lasciando a casa l'auto. Come racconta una analisi elaborata da Legambiente, Roma risulta ultima tra le grandi città europee per dotazioni di metropolitane, tram, ferrovie suburbane. **P. 7**

Edoardo Zanchini\*

L'inquinamento e il traffico con cui convivono ogni giorno tre milioni di cittadini romani hanno una facile spiegazione. A confronto con le altre città europee, chi abita nella Capitale ha infatti assai scarse possibilità di utilizzare il trasporto pubblico lasciando a casa l'auto. Come racconta una analisi elaborata da Legambiente, Roma risulta ultima tra le grandi città europee per dotazioni di metropolitane, tram, ferrovie suburbane. Eppure in città di questa dimensione quella su ferro è l'unica soluzione di mobilità possibile ma, con una media di 0,077 km di metropolitane, linee suburbane e tram ogni 1.000 abitanti, Roma ha la dotazione più bassa in assoluto. Proprio questi dati spiegano anche un altro record che caratterizza la città eterna, quello del possesso di automobili, pari a 71 auto ogni 100 abitanti, quando a Berlino sono 35 e a Londra 36. E allora è abbastanza facile comprendere perché sull'immediato le targhe alterne siano l'unica soluzione per l'emergenza smog, ma che sia quanto mai urgente offrire un'alternativa al trasporto privato ai cittadini integrata con piste ciclabili e aree pedonali per magari godere della grande bellezza che la città offre al Mondo.

Il picco di inquinamento riscontrato in questi giorni nelle città italiane ha avuto almeno di positivo il ritorno di attenzione mediatica e politica. È importante infatti che questi temi siano al centro dell'agenda di Governo, che si individuino soluzioni praticabili per uscire da situazioni che

# Ultimi per treni, metro e tram Ecco spiegato il «caso Roma»

● La capitale ha appena 0,077 chilometri di linee ferroviarie ogni mille abitanti ma il doppio delle auto rispetto a Londra e a Berlino

si ripetono anno dopo anno, e che determinano effetti sulla salute dei cittadini oltre che sulla vivibilità delle aree urbane. Roma è emblematica anche da questo punto di vista, perché se qualcosa non cambia è destinata a rimanere ultima nelle classifiche europee. Non c'è infatti un solo chilometro di linee di tram in cantiere o finanziato e per quanto riguarda le linee metropolitane è in cantiere solo il prolungamento della Metro C per 3,6 chilometri in più rispetto alla situazione attuale. Per il resto rimane nel campo delle promesse persino la chiusura dell'anello ferroviario di cui si parla oramai da oltre 20 anni. Per cui fa bene il Ministro Delrio a parlare di misure strutturali per uscire da questa situazione, di riforma del trasporto pubblico locale, di interventi nei condomini. In Italia servirebbe un Ministero dedicato alle città, perché sono tante le questioni che qui si incrociano - dalla rigenerazione urbana all'accesso alla casa, dal clima all'energia, al dissesto idrogeologico - e che, come avviene in tutti i grandi Paesi, pretendono una visione e una politica che superi interventi parziali e settoriali. Da dove partire? Nuovi treni, perché quelli in circolazione sulla rete regionale frequentata dai pendolari, sono pochi e vecchi, con una media di età di 18,6 anni che in alcune Regioni del Sud supera i 25. E poi puntare a rendere più moderne e vivibili, pulite le città italiane attraverso interventi infrastrutturali capaci di fornire un'alternativa di mobilità alle persone ma anche di ripensare e riqualificare interi quartieri. Non è difficile, basta copiare dal-

le migliori esperienze straniere, e non servono neanche nuove risorse, perché basterebbe decidere che la priorità degli investimenti nei prossimi anni è qui e non nelle autostrade o in grandi opere che interessano solo a chi gestisce gli appalti. Ci sono tante storie positive in Italia che si possono ripetere e che con un'attenta politica nazionale possono cambiare in meglio la vita a milioni di cittadini. Un esempio semplice e economico è la bicipolitana di Pesaro, ormai diventata un caso internazionale. Dove una rete di 67 chilometri di linee ciclabili permette ogni giorno a migliaia di persone di andare al lavoro, a scuola o di muoversi per la città pedalando nella massima sicurezza. Il Presidente del Consiglio conosce bene un'altra storia di successo, fiorentina in questo caso. È quella del Tram che collega Santa Maria Novella a Scandicci, che ha visto un successo incredibile - sono oltre 13 milioni i viaggiatori all'anno - e un processo di riqualificazione e apprezzamento delle aree urbane intorno al percorso, proprio legata alla possibilità di fare a meno dell'auto. Infine una storia di questi giorni che riguarda il Sud. Perché dopo tante discussioni finalmente si inaugura il Tram di Palermo, che prevede quattro linee che collegano il centro storico con le periferie, offrendo un'alternativa più efficiente e economica per muoversi in città. Sono centinaia di cantieri come questi il migliore investimento che l'Italia deve scegliere per cambiare il futuro.

**Il grafico.**  
 Le principali capitali europee a confronto

vicepresidente nazionale di Legambiente

Aree metropolitane	Metropolitane	Linee Suburbane	Tram	Km ferro/1000 ab.
Monaco di Baviera	87,5	442	79	0,234
Stoccolma	105,7	211	39,4	0,222
Madrid	291,5	330,8	36,1	0,205
Berlino	147,5	331,5	189,7	0,191
Vienna	78,5	105	176,9	0,162
Copenaghen	20,4	170	-	0,151
Bruxelles	40	90	139	0,149
Barcellona	120,3	494,3	28,6	0,140
Milano	100	186,4	126,5	0,122
Amsterdam	42,5	58	80,5	0,115
Londra	464,2	464,1	28	0,107
Parigi	219,5	587	105,5	0,103
Budapest	38,2	103,7	156,8	0,091
Roma	59,6	195,1	40,2	0,077

**È importante che il governo adotti subito delle soluzioni praticabili**

